Beilage zu Nr. 123 des Bremer Handelsblattes.

Jahres-Bericht des statistischen Central-Archives.

Unser geehrter Mitarbeiter, Herr **Otto Hübner**, veröffentlicht folgenden Bericht über das genannte, von ihm geleitete Institut:

Wie in dem vorläufigen Bericht für das erste Semester 1853 mitgetheilt, habe ich Ende des Jahres 1852 die verschiedenen Regierungen, Verwaltungen öffentlicher Anstalten und Freunde der Statistik eingeladen, mich durch regelmäßige Zusendungen statistischer Actenstücke, amtlicher Berichte und neuer Gesetze in dem Versuche zu unterstützen, ein Archiv zu gründen, welches der Wissenschaft, der Gesetzgebung, der Verwaltung und dem Geschäftsleben eine vollständige Sammlung von Thatsachen und Erfahrungen zu bieten vermöge.

Diese Sammlung soll unentgeltlich Jedermann zur Benutzung offen stehen, mit ihrer Hülfe Anfragen beantwortet und Ausarbeitungen über staatswirthschaftliche Angelegenheiten geliefert werden.

Bis zum Schlusse des Jahres 1853 hat nun das Archiv von Regierungen, Verwaltungen, Vereinen und Privaten ca. 5,000 Documente, Druckschriften und andere Mittheilungen empfangen. Hierunter befanden sich amtliche Zusendungen aus: Preußen, Oesterreich, Bayern, Königreich Sachsen, Baden, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg, Braunschweig, Sachsen-Coburg, Sachsen-Gotha, Hamburg, Bremen, Rußland, Frankreich, England, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Brasilien, Spanien, Dänemark, Belgien. Von beinahe allen anderen Regierungen sind Mittheilungen zugesichert.

Oeffentliche Anstalten, Vereine und Privaten der genannten und anderer Länder sind bereits mit dem Central-Archiv in Verbindung getreten. Nur in mehreren der südamerikanischen Republiken, im Kirchenstaat, in Neapel, in Afrika, in Persien und den unabhängigen indischen Ländern hat das Central-Archiv bis jetzt gar keine Verbindungen.

Sowohl von Regierungen als von anderer Seite wurde das Central-Archiv mit Arbeiten beauftragt und durch das hierfür eingegangene Honorar nicht allein jede Auslage gedeckt, sondern auch ein kleiner Ueberschuß gewonnen.

Das Central-Archiv hat gegenwärtig 6 Abtheilungen, nämlich:

1) die Allgemeine, aus welcher die anderen Abtheilungen abgezweigt werden;

2) die für Auswanderungs- und Colonisationswesen, durch die bestehenden Beziehungen zu dem Berliner Central-Verein für die deutsche Auswanderungs- und Colonisations-Angelegenheit vervollständigt;

3) die für Versicherungswesen, unter gefälliger Mitwirkung der Achener-Münchner Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, der Feuer-Versicherungs-Bank in Gotha, der Schlesischen Feuer-Versicherungs-Gesellschaft in Breslau, der Magdeburger Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, der Versicherungs-Gesellschaft des deuschen Phönix in Frankfurt a. M., der Riunione adriatica di Sicurta in Triest, der Janus- Lebens- und Pensions-Versicherungs-Gesellschaft in Hamburg, der Deutschen Lebens-Versicherungs-Gesellschaft in Lübeck, d. k. k. priv. Ersten Versicherungs-Gesellschaft in Wien, dee Allgemeinen Renten-, Capital- und Lebens-Versicherungs-Bank Teutonia in Leipzig, der Mobiliar-Feuer-Versicherungs-Anstalt der Bayerischen Hypotheken- und Wechsel-Bank in München.

4) die für Bankwesen;

5) die für Zollwesen;

6) die für Eisenbahnwesen.

Von dem Material des Central-Archives wurden Auszüge zur Keuntniß des Publikums gebracht, in folgenden Druckschriften von **Otto Hübner**: a) Sammlung der Zolltarife aller Länder. b) Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik 1853. c) Statistische Tafel aller Länder der Erde, in deutscher, englischer französischer Sprache. (Durch Nachdruck wurden auch holländische und italienische Ausgaben hergestellt.) d) „Banken", 2 Bände. e) Wochenschrift: Nachrichten aus dem Gebiete der Staats- und Volkswirthschaft. f) Wochenschrift: Versicherungszeitung.

Die beiden Wochenschriften sind Ende des Jahres mit dem Bremer Handelsblatte vereinigt worden, um ihrem Inhalt eine größere Verbreitung zu geben und das Material des Archives auch dem Geschäftsleben nützlich zu machen.

Es darf bereits nach dem ersten Jahre der Existenz des statistischen Central-Archives gesagt werden, daß dessen Entwickelung alle Erwartungen übertroffen hat, sowohl was die Unterstützung betrifft, welche es durch die Mittheilungen aus allen Gegenden der Erde empfangen hat, als auch was die Aufnahme betrifft, welche dessen Leistungen gefunden haben. Es ist daher für das vollständige Gelingen des Unternehmens nur der Wunsch auszusprechen, daß Regierungen, Verwaltungen, Vereine und Privaten dem statistischen Central-Archive ihre Unterstützung und ihre Nachsicht ferner angedeihen lassen mögen.

Berlin, den 1. Februar 1854.

Niemand hat wohl so oft Gelegenheit, von der Reichhaltigkeit und Zuverlässigkeit des bei dem Centralarchiv angesammelten Materials, sowie von der Umsicht, mit welcher dasselbe geordnet wird, sich zu überzeugen, als die Redaction des Handelsblattes. Selbst auf die Gefahr hin, daß man in dieser Bemerkung eine oratio pro domo finden wird, kann dieselbe daher nicht umhin, dem Unternehmen volle Anerkennung zu zollen und ferneren gedeihlichen Fortgang zu wünschen.

Die Begünstigungen des directen Handels in Dänemark.

Seitdem die freien und Hansestädte Lübeck und Hamburg der dänischen Herrschaft sich entzogen haben, — nach Jahrhunderten ist hier zu zählen — ist in Copenhagen die Neigung vorherrschend gewesen, der Handelsblüthe dieser Städte etwas und zwar so viel als möglich, abzuknappen. Daß dies nicht gelungen, verschuldet Dänemark nicht. Die Mittel zur Erreichung des unvergessenen, nie erlangten Zieles einer Handels-Supremetie über die Nachbarstädte, wechselten nach der Culturstufe der Zeit und den allgemeinen handelspolitischen Verhältnissen. Im achtzehnten Jahrhundert, am 10 December 1726 verbot König Friedrich IV., weil die Städte seiner unverantwortlich verschlechterten Münze den Zutritt versagten, allen Handelsverkehr mit Hamburg und Lübeck; natürlich empfanden die dänischen Staatsangehörigen am schwersten die Nachtheile des eigenthümlichen Verbots. Später wurden lange Zeit hindurch die Straßen von Hamburg und Lübeck nach Holstein hinein, die Verbindungswege zwischen beiden Handelsplätzen durch Holstein wie durch Lauenburg, in einem völlig unfahrbaren Zustande gelassen; in neuster Zeit als anfänglich Chausseen, demnächst Eisenbahnanlagen — holsteinische sowohl als lauenburgische, welche die schnellste Verbindung mit der Ostsee herbeiführen mußten, unvermeidlich geworden waren, wurden andere Pläne ausgeführt, um den Transit von Waaren von Hamburg über Kiel und über Lübeck nach Copenhagen zu schmälern und die directen Zufuhren von entfernteren Plätzen, vornemlich transatlantischen, so viel als irgend thunlich zu befördern. Ob auf Kosten der Consumenten? Die Vermuthung liegt nahe! — Das Interesse einzelner Schiffsrheder und einzelner Kaufleute ist oft himmelweit verschieden von dem Interesse des Handels eines Staats, vor allem wenn der Staat aus sehr heterogenen Bestandtheilen zusammengesetzt sich findet. Holstein und Lauenburg sind in allen ihren Verkehrsbeziehungen auf's engste mit Hamburg und Lübeck verwachsen; Flensburg, im Herzogthum Schleswig, möchte sich gerne von Hamburg, dessen Handelsrayon weit hinauf in Jütland und über die dänischen Inseln sich erstreckt, emancipiren; sein westindischer Trafik ist aber in keiner Weise im Stande, dem Bedarf zu genügen; Copenhagen kann es nicht verschmerzen, daß es nicht zu rechter Zeit zum Freihafen erklärt worden, wozu seine Lage am Ausgangspunkt des Ostseebassins einladend genug schien; aus Unmuth wurden andere Wege eingeschlagen, um eine künstliche Frequenz herbeizuführen. Im Jahre 1842 erging für die gesammte Monarchie zur Belebung des Handels und der Schiffahrt auf fremde Welttheile folgende Verfügung.

Für gewisse Waaren, nämlich Farbeholz, Kaffee, Reis in Schalen, Thee, unfabricirten Tabak, rohen Zucker, sowohl St. Croix, als fremden Rohzucker, Palmöl und Cocusöl, wird eine Remission von 25 pCt. des Einfuhrzolles und der Sporteln zugestanden, wenn durch amtliche Certificate nachgewiesen ist, daß die Waaren:

1) in einem transatlantischen Hafen oder in einem außerhalb des Mittelmeeres, jedoch diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung belegenen afrikanischen Orte, oder in China eingeladen sind.

2) von dem deklarirten Einladungsorte direct nach einem zollpflichtigen Hafen in Dänemark oder in den Herzogthümern in solchen inländischen Schiffen, oder in solchen Schiffen fremder privilegirter Nationen geführt worden sind, die bei ihrer Ausclarirung wenigstens die Hälfte ihrer Lastträgtigkeit mit inländischen Producten und Fabricaten — eingeladen in einem zollpflichtigen Hafen des Königreichs oder der Herzogthümer — bestaut haben und deren Ausladung in irgend einem transatlantischen oder in einem außerhalb des Mittelmeeres, aber diesseits des Vorgebirges der guten Hoffnung belegenen afrikanischem Orte oder in China amtlich attestirt wird. —

3) Der Betrag des Sundzolles wird in der Remission abgezogen, wenn der Sund, die Belte oder der schleswig-holsteinsche Canal nicht passirt sind.

Der transatlantische Handel war damals in Dänemark bis zur gänzlichen Unbedeutenheit herabgesunken; nicht bloß der früher sehr ausgedehnte Transit überseeischer Produkte verloren, sondern auch der größte Theil des eigenen Verbrauchs des Landes an solchen Produkten ward, mit alleiniger Ausnahme der Erzeugnisse der dänisch-westindischen Inseln, von europäischen Plätzen, insbesondere von Hamburg eingeführt. Die Verfügung vom 14. April 1842 schien nicht ausreichend zu wirken; sie erfolgte am 27. März 1844 in verstärkter Ausgabe. Die Remission von 25 pCt. des Einfuhrzolls und der Sporteln wurde ausgedehnt auf alle transatlantische, afrikanische, ostindische und chinesische Produkte, mit Ausnahme von Rum und Arrak, und zugleich in demselben Betrage eine Befreiung von Schiffsabgaben eingeräumt für die mit remissionsberechtigten Waaren bestaute Lastenzahl des Schiffs. Rum und Arrak wurden ausgenommen, theils um die Concurrenz mit der inländischen Branntweinproduktion nicht zu vermehren, theils wegen der dänisch-westindischen Colonien, deren Rumerzeugniß im Einfuhrtarif nur 48 Rbschill. niedriger steht als fremder Rum, — letzterer ist tarifirt zu 18 Rbthlr. für 30 Viertel, ersterer zu 17 Rbthlr. 48 Rbschill. — Westindischer Rum hat dagegen durch Befreiung vom Sundzoll einen Vortheil vor fremden von 1

Rbthl. für 30 Viertel. Eine Berechnung des pecuniären Betrages dieser Begünstigungen ließ sich derzeit freilich nicht anstellen; Niemand ahndete aber wohl die Größe des Verlustes für die Staatskasse, welche aus derselben folgen mußte. Jetzt läßt sich die Sache übersehen und da zeigt sich denn, daß im Durchschnitt der 8 Jahre von 1845 bis 1852 jährlich 111,000 Rbthlr. im Ganzen also die für die dänischen derangirten Finanzen bedeutende Summe von 888,000 Rbt. von der Staatscasse haben geopfert werden müssen, um einzelnen Rhedern und Handelshäusern in Copenhagen und Flensburg — denn auf anderen Plätzen kann die Begünstigung nach der Natur der Verhältnisse nicht benutzt werden — als Gewinn zuzufallen. Daß die Preise dee Waaren, für welche die Remission eingetreten, zum Nutzen der Consumenten um den Remissionsbetrag gefallen wären, ist nicht bemerkbar gewesen; ebenso wenig hat in Folge der Remission die Totaleinfuhr zugenommen und das vermehrte Angebot die Preise gemindert; nur der Weg der Zufuhr ist ein anderer, so zu sagen ein Staatsweg geworden, dessen Kosten die Gesammtheit der Steuerpflichtigen hat tragen müssen. — Begreiflicherweise wurde dieser künstliche Weg von denjenigen eifrig und bereitwillig eingeschlagen, deren Taschen derselbe füllte, und es konnte daher nicht an Stimmen fehlen, die für Beibehaltung der Begünstigungen lebhaft sich aussprachen. Die direkte remissionsberechtigte Einfuhr hat zugenommen für Copenhagen:

an Farbeholz	von 45,414 Pfd. i. J. 1842,	auf	1,160,136 Pfd. i. J. 1852
„ Caffee	„ 2,954 „ „ „	„	8,897,925 „ „ „
„ Reis in Schal.	„ — „ „ „	„	820,766 „ „ „
„ Rohzucker von St. Croix	„ 1,155,794 „ „ „	„	8,427,164 „ „ „
v. and. Orten	„ 499,182 „ „ „	„	13,726,507 „ „ „
„ Tabak	„ 715 „ „ „	„	29,848 „ „ „
„ Mahagoniholz	„ — „ „ „	„	3,848 Cubikfuß.

Eingelaufen waren in Copenhagen:

an Schiffen in directer Fahrt 1842 10 inländische
keine fremde.
„ „ „ „ 1852 68 inländische
4 fremde.

In Flensburg eingelaufen

an Schiffen in directer Fahrt 1842 9 inländische
„ „ „ „ 1852 15 inländische
fremde keine.

Für Flensburg ist hinsichtlich der Waaren im wesentlichen nur eine vermehrte Einfuhr auf directem Wege, von Reis in Schaalen, in Folge der Remission eingetreten; 1842 ward nichts eingeführt, 1852: 676,645 Pfd. Bei St. Croix-Zucker (die Einfuhr von fremden Zucker in Flensburg ist nicht der Rede werth) zeigt sich im Gegentheile, trotz der Remisson eine sehr erhebliche Abnahme der directen Zufuhr, weil während des Krieges und nach demselben Copenhagen fast den ganzen Handel Flensburgs an sich gerissen hat. Von St. Croix-Zucker wurden 1842 direct eingeführt: 1,661,142 Pfd. 1845 3,019,877 Pfd., 1847 noch 2,137,999 Pfd., 1850 nur 268,507 Pfd., 1852 315,982 Pfd. — Die Treibhauspflanze hat also wesentlich und fast ausschließlich in Copenhagen gewuchert. Der Regierung sind denn endlich auch die Augen aufgegangen. In der Vorlage an den Reichstag wird zwar behauptet: der Impuls, welcher durch die Begünstigungen dem Handelsstande habe gegeben werden sollen, um überseeische Geschäfte einzuleiten und solche in lohnender Weise fortzusetzen, sei nicht ohne nutzenbringende Wirkung gewesen; indessen hinzugefügt, der Zweck sei gegenwärtig erreicht, und zugestanden: eine solche Beschützung der directen Einfuhr lasse mit richtigen Handelsprincipien sich nicht vereinigen, füge der Staatskasse bedeutende Verluste zu und habe weder den Transithandel belebter gemacht, noch im allgemeinen inländische Erwerbszweige gefördert. Endlich seien durch Aufhebung der englischen Navigationsakte, die dadurch bewirkte Theilnahme dänischer Schiffe an den häufigen und gewinnbringenden Frachten von England nach den anderen Welttheilen, die zunehmende Dampfschifffahrt in transatlantischen Ländern, die Entdeckung der Goldlager in Californien und Australien und solchergestalt eingetretene ansehnliche Vermehrung der überseeischen Fahrt, so manche natürliche Wege für den Unternehmungsgeist der dänischen Rheder und des Handelsstandes eröffnet worden, daß die Fortsetzung der Begünstigungen unnütz erscheine. Dabei wird dann noch überdem in Zweifel gezogen, ob wirklich die Zollremission und nicht vielmehr andere zusammentreffende günstige Umstände das Aufblühen des directen überseeischen Verkehrs bewirkt haben möchten! Man ist daher auf eine andere Idee gekommen, die, mit Zustimmung des Reichstags, am 1. April d. J. ins Leben tritt, und die in gewisser Hinsicht sich eher rechtfertigen läßt, zugleich aber den wesentlichen Vortheil bietet, daß fast der ganze Waarenverbrauch in Dänemark befreit wird von Entrichtung des Sundzolls. Diese drückende Abgabe wird demnach künftig nur von anderen Ländern an die dänischen Zollkassen mit jährlich über 2 Millionen Rbthlr. erlegt werden, welche für ihre Zufuhr die Sundpassage nicht umgehen können, und Preußen z. B. das ohnehin an Stettin einen jährlichen Sundzollrabatt bezahlen läßt, hätte Anlaß genug, über diese neue dänische Maßregel sich zu beschweren. Weil nämlich die Zufuhr von Colonialprodukten von Hamburg über Kiel nach Dänemark dem Sundzoll natürlich nicht unterliegt, da diese Waaren den Sund nicht passiren, soll für alle direct eingeführten transatlantischen, afrikanischen, ostindischen, chinesischen und australischen Produkte, Rum und Arrak ausgenommen, obgleich sie den Sund passiren, im Einfuhrzoll der Sundzoll gekürzt werden. Früher ward diese Vergütung des Sundzolls in Dänemark sehr bedenklich gefunden in der Besorgniß vor Reclamationen, sogar bei nicht passirtem Sunde der Betrag des Sundzolls in der Remission abgezogen, jetzt findet Dänemark in den bestehenden Traktaten kein Hinderniß. — „Wahrhaftig in diesem Jahre schen uns die Götter durch die Finger und wir können alles ex tempore thun!“ heißt es im Wintermährchen. — Die privilegirte Qualität von Schiff und Ladung im Sunde besteht traktatenmäßig darin, daß beides behandelt wird, wie dänisches Schiff und Gut; nun wird letzteres befreit von der Abgabe, fremdes, wiewohl privilegirtes Schiff und Gut bleibt abgabepflichtig! Außer dieser, in ihrer Berechtigung sehr zweifelhaften Begünstigung, sind die Abgaben für die Leuchtfeuer und die Schiffslastgelder ermäßigt, sowohl für die directe als für andere Fahrten; die ältere Bestimmung, daß ein Schiff, um Anspruch auf die Remission zu erlangen, theilweise mit inländischen Produkten beladen ausgehen müsse, ist aufgehoben als lästig und zu Umgehungen verleitend. — Wie wenig der Zweck: den Waarentransporten von Hamburg Abbruch zu thun, durch die bisherigen Verfügungen erreicht worden ist, erhellt aus den veröffentlichten amtlichen Listen hinsichtlich des Hamburger Transits über Kiel nach Dänemark und des Verkehrs zwischen Hamburg und Lübeck, deren Ergebnisse wohlweislich im Reichstage überall nicht zur Sprache gebracht worden sind, man hätte daraus ersehen müssen, daß, ungeachtet der Begünstigungen, welche die Hamburger Quelle in ihrem Zufluß vermindern sollten, letztere mit jedem Jahre, so lange nicht der Krieg solche gänzlich verschloß, reichlicher geflossen ist. Des eigentlichen Ziels haben also die Opfer der Staatskasse völlig verfehlt.

Der Transit von Hamburg über Kiel nach Dänemark, umfaßte:

1845:	9,650,315 Pfd.
1846:	11,404,870 „
1847:	12,368,759 „
1851:	5,919,771 „
1852:	9,000,000 „

Der Transit zwischen Hamburg und Lübeck betrug:

1845:	41,705,048 Pfd.
1846:	38,991,327 „
1849:	52,800,000 „
1850:	52,000,000 „

Wie die Zahlen des Jahres 1852 für den Kieler Transit schon von Neuem eine Steigerung ergeben, so werden auch die neuesten, am 1. April 1854 eintretenden dänischen Maßregeln, ohne Hamburg irgendwie zu beeinträchtigen, nur geeignet sein, die dänischen Finanzen, zu Gunsten Einzelner, zu verschlechtern.

Eisenbahnen.

Die Werra-Bahn.

Zu dem Artikel über die Werra-Bahn, bezüglich ihres Anschlusses in Eisenach, in Nr. 115 des Bremer Handelsblattes, hat Herr Ingenieur Büchner zu Weimar unterm 28. December 1853 einen Commentar geliefert, welcher ganz geeignet ist, die vielbesprochene und höchst wichtige Frage wegen dieser Bahnrichtung in das gehörige Licht zu stellen, und zu welchem einige Erläuterungen hinzuzufügen der Unterzeichnete schon durch die jener Abhandlung nachgedruckte Bemerkung sich veranlaßt findet, in welcher Herr Büchner als ein bewährter Ingenieur angekündigt und der Unterzeichnete als Verfasser des Eingangs erwähnten Artikels deutlich genug bezeichnet wird.

Vor Allem sei hier bemerkt, daß jener Artikel nicht von dem Unterzeichnteen herrührt*), obwohl er mehrfach amtlich und außeramtlich Gelegenheit hatte, sich über den fraglichen Gegenstand auszusprechen, und das in einer Weise gethan hat, die mit den in jenem Artikel enthaltenen Angaben vollkommen übereinstimmt, weshalb er auch kein Bedenken trägt, mit Nennung seines Namens zu deren Vertheidigung aufzutreten.

In dem früheren mit H. bezeichneten Artikel waren die Mängel und Nachtheile des Eisenacher Anschlußprojectes, bezüglich der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, der abnormen Tunnelführung und der unzureichenden Kostenveranschlagung hervorgehoben. In dem letzteren Artikel zeigt nun Herr Büchner, daß er den 3840′ langen Tunnel auf 1440′ reducirt, aus 3 verschiedenen gemischten Linien in eine gerade gebracht, die früher veranschlagten Kosten von 99 Thlr. pro Fuß auf 130 Thlr. erhöht habe. Liegt hierin nicht eine völlige Bestatigung dessen, was in dieser Hinsicht an der Tunnelprojection in dem früheren Artikel gerügt worden war?

Herr Büchner hat sich also Mühe gegeben, seine Arbeit zu verbessern, wie weit ihm dies gelungen ist, soll nun weiter untersucht werden.

Es ist schon früher erwähnt, daß die Bahnlinie von Eisenach in einer Steigung von 1:70 sich um 228′ erhebt und meist in Curven liegt. Diese Curven, und größtentheils Contrecurven, kommen einander so nahe, daß die Tangenten dazwischen kaum 11, 12 bis 16 Ruthen lang sind, während nach den

---

*) Dies muß die Redaction bestätigen, dagegen weiß dieselbe nicht, ob der Verfasser des heutigen Aufsatzes sich mit Recht für den Angegriffenen ansieht. Die Personen blieben wohl am besten aus dem Spiel

Eisenbahnprincipien 25 Ruthen als Minimum dafür angenommen werden. Welches Hinderniß solche Curven der Bergfahrt und welche Gefahr dieselben der Thalfahrt bei Geschwindigkeiten, wie sie auf einer Absteigung von 1:70 vorkommen können, darbieten, wenn die Züge halb in convexer und zur Hälfte in concaver Bewegung fahren, wo entgegengesetzte Centrifugalkräfte das Auseinanderreißen des Zuges jeden Augenblick veranlassen können, ist zur Genüge bekannt, wiewohl Herr Büchner die Meinung ausgesprochen hat, daß es bei dem jetzigen Stande des Eisenbahnwesens gleich sei, ob die Züge in gerader oder krummer Linie fahren. — Durch die Abkürzung des Tunnels auf 1440′ hat nun Herr Büchner mit der Bahnlinie nach dem bekannten Gebirgsprofile um nahe 150′ höher gehen müssen und es werden hierdurch die früher schon sehr gefährlichen Steigungen und Krümmungen nur noch bedenklicher. Bei einer Höhe von 228 plus 150′ auf 15,960 Fuß Länge vermehrt sich die Steigung von 1:70, wenn die Länge dieselbe bleibt, auf $^1/_{42}$, da eine solche aber in den früheren Krümmungen nicht wohl anwendbar ist, so muß angenommen werden, daß die Linie abgekürzt, das Steigungsverhältniß also noch mehr vergrößert oder die größere Steigung auf eine längere Linie nach Eisenach hin ausgedehnt ist. Dem sei aber wie ihm wolle, in dem einen wie in dem anderen Falle ist die Linie von Eisenach hinauf nach dem Gebirge, wenn sie früher noch nicht sehr schlecht war, durch die Modification des Herrn Büchner mindestens nicht besser geworden.

Ebenso ist es mit der jenseitigen Absteigung, welche in undulirendem Gefälle von 1:100 lag und früher gleiche Bedenken erregte, da diese Wechsel gar keine Uebergänge aus dem Gefälle in die Steigung und umgekehrt hatten, und ebenfalls in vielen Curven lagen. Die vorgenommenen Veränderungen des Bauplans können die Bedenken gegen die Führung der Werrabahn nach Eisenach demnach nur noch vermehren, da sie gleichzeitig die vermeintlichen Ersparnisse bei dem Tunnelbaue durch dessen Abkürzung, wegen der mit diesen Modificationen verbundenen Vermehrung der Erdarbeiten bei den unvermeidlichen Thalübergängen und wegen der Vergrößerung der unter den hohen Dämmen auszuführenden Kunstbauten mindestens vollständig wieder absorbiren.

Rechnen wir weiter hinzu, daß die Eisenbahn-Linie, gegen den Anschluß nach Gerstungen, wegen der größeren Steigungen bezüglich des Betriebs-Effects nach dem früheren Projecte schon um $1^1/_2$ Meilen länger war, wovon Krümmungen und Steigungen auf eine grade und horizontale Linie reducirt werden, diese Differenz aber durch die von Herrn Büchner vorgenommene Modification auf ca. $2^1/_2$ Meilen gestiegen ist, so werden wir zu der Ansicht genöthigt, daß das neue Project des Herrn Büchner nicht geeignet ist, seinen Worten in der Schlußbemerkung seines Aufsatzes unbedingten Glauben zu verschaffen.

Statt daß Herr Büchner die sehr gegründeten Bedenken gegen die Eisenacher Linie beseitigt hätte, hat er dieselben nur vermehrt, und stellt sich das Project im Vergleiche zu dem naturgemäßen Anschluß in Gerstungen immer mehr als völlig unhaltbares dar.

Im Weiteren sagt Herr Büchner: er sei schon früher an einem anderen Orte genöthigt gewesen, die maßlosen Behauptungen in dem vermeintlich von mir herrührenden Artikel umfassend zu widerlegen und er sehe mit Bestimmtheit aus dem Artikel, daß dem Einsender desselben jene Widerlegung hinlänglich bekannt sei. Hierauf kann ich für meine Person wenigstens die Versicherung ertheilen, daß mir von einer Widerlegung des Herrn Buchner nicht das Mindeste bekannt ist, daß derselbe demnach hierin abermals geirrt hat, daß hieraus aber auch unzweifelhaft hervorgeht, daß die angedeutete Widerlegung die in jenem Artikel enthaltenen Andeutungen betrifft, und da solche nach der eigenen Ausführung des Herrn Buchner, wie wir bereits oben ersehen haben und in der Folge weiter noch wahrnehmen werden, vollständig begründet waren, dieser Widerlegung wenig Gewicht beigelegt werden kann.

Auf die Deductionen hinsichtlich der Wasserhaltigkeit des Gebirges will ich bemerken, daß nach der Credner'schen geognostischen Karte des Thüringer Waldes ohnweit Epichenellen der Zechstein bis auf die Höhe des sogenannten Rennstiegs hinauf reicht, also höher wie der projectirte Tunnel, daß Porphyr in halbstündiger Entfernung ohnweit Moßberg nahe der sogenannten Weinstraße ansteht, also nicht in Meilen weiter Entfernung, wie Herr Büchner angiebt, daß die Wasserführung des Gebirges vom Unterzeichneten bei Gelegenheit einer gemeinschaftlichen Bereisung mit Herrn Büchner, sowohl dies- als jenseits des Gebirges an den zu durchfahrenden Höhen wahrgenommen ist, indem auf beiden Seiten des Gebirgsabhanges sich ziemlich starke Quellen und am nordöstlichen Abhange in Folge dieser Quellen ein ganz versumpfter Wiesengrund vorfand, welcher letztere nach den eigenen Angaben des Herrn Büchner mit gewöhnlichen Stangen an vielen Stellen keinen festen Grund finden ließ, und auf einer Seite mit einem ziemlich breiten und tiefen Wassergraben versehen war, weshalb ich den gewiß begründeten Einwand gegen die in dem Project des Herrn Büchner fortgeführte Steigung der Bahn durch den oberen Einschnitt des Tunnels vorbrachte, daß die jenseitigen Tagewasser und Quellen, soweit solche im Bereiche des Einschnitts liegen, durch den ganzen Tunnel auf die nordöstliche Seite des Gebirges geleitet werden, statt sie so schnell wie möglich von der Bahn zu entfernen.

Der nordöstliche Tunneleinschnitt fiel nach dem ersten Projecte des Herrn Büchner in diesen morastigen Wiesengrund, dessen ungeachtet hatte er an Seiten- und Grabenmauerungen oder sonstige Schutzmittel in seinem Anschlage nicht gedacht.

Mit großer Leichtigkeit und Sicherheit behandelt der Herr Verfasser die Ausführung des Tunnels; das was andere gekonnt haben, und anderswo zu Stande gebracht ist, glaubt derselbe mit Zuversicht auch fertig zu bringen. Ich will Herrn Büchner in seinem Selbstvertrauen nicht irre machen, kann aber nicht umhin zu bemerken, daß derselbe in seiner bisherigen Thätigkeit bei der Thüringischen Eisenbahn keine Gelegenheit gehabt hat, praktische Kenntnisse im Tunnelbau zu erwerben. Was die vorgebrachten Beispiele hinsichtlich der bei Tunnelbauten vorgekommenen Steigungen betrifft, so ist darauf aufmerksam zu machen, daß bei Ausführung des Liverpooler Tunnels weder Kosten noch Zweck des Bauwerks angegeben sind; daß aber das Letztere nur von der Güterstation Edgehill nach den nördlichen Docks für den Gütertransport bestimmt und mit gewöhnlichen Tunnels auf freier Bahn nicht zu vergleichen ist.

Die übrigen, wegen ihrer geringen Ausführungskosten angeführten Beispiele von Tunnelbauten stehen außer allem Vergleiche zu dem Eisenacher Tunnel, was Herr Büchner durch seine erhöhten Anschlagssätze auch anerkennt, und könnten denselben weit mehr Beispiele entgegengehalten werden, wo die Kosten der Tunnelbauten außerordentlich hoch gewesen sind. Auf diesem Wege dürfte daher wenig Vertrauen zu der Eisenacher Linie erweckt werden.

Die Bemerkungen zu dem Förderungspreise des Bodens in dem Aufsatze Nr. 115 d. B. H. sind von dem Herrn Büchner in seiner letzten Abhandlung keineswegs widerlegt. In dem ersten Artikel hat die Annahme des Herrn Büchner, als würden die Steine zu den Kunstbauten in den nahen Einschnitten gewonnen, wohl nur insoweit als eine irrige bezeichnet werden sollen, daß für die Erdförderung in diesen Einschnitten Preise angenommen waren, welche wenn die Einschnitte wirklich Steine, brauchbare Mauersteine, lieferten, ganz gewiß um das 3 bis 4fache zu gering gerechnet sein würden, da für 9, 10, 12, 15 bis 22 Sgr. weder eine hessische noch eine preußische Schachtruthe Fels gefördert werden kann; wenn auch das Verhältniß der ersteren zur letzteren wie $1^1/_3$ zu 1 ist.

Herr Büchner hat von pos. 20 bis 32 seines Kostenanschlags 86,598 Schachtruthen Erdförderung mit = 51,376 Thlr., also die Schachtruthe im Mittel zu $18^8/_{10}$ Sgr. berechnet; dieser Preis läßt aber die Annahme eines Bodens nicht zu, welcher eine geringere Sohlenbreite des Einschnitts als 43′ rheinländisch, noch eine steilere Böschung als ein einhalbfüßig zuläßt; des ungeachtet hat Herr Büchner 16,533 Schachtruthen zu wenig gerechnet und doch das Vorkommen von Steinen in den Einschnitten wieder vorausgesetzt. Mit Rücksicht hierauf hat nämlich Herr Büchner

1) bei einer Brücke für die Elde und einen Fahrweg von 3 Oeffnungen à 15′ lichter Weite und $151_{,19}'$ Länge;
2) bei einer Wegeüberführung von 24′ lichter Weite und 3 dergleichen à 5′ lichter Weite und diversen Höhen;
3) bei einer Wegeunterführung von $62_{,75}'$ Länge;
4) einer dergleichen von $98_{,75}'$ Länge;
5) einer dergleichen von 182′ Länge;
6) einer dergleichen von $135_{,56}'$ Länge;
7) desgleichen von $53_{,18}'$ Länge ꝛc.,

im Ganzen 2,414 Schachtruthen Mauerwerk einschließlich aller Nebenkosten für Rüstung, Wasserschöpfen, Quadereinfassung, Gewölbe-Mauerwerk, Fugenverstrich, Cement- oder Asphaltabdeckung ꝛc. zu 18 Thlr. berechnet, und es muß demnach der Widerspruch, welcher in den Berechnungen des Herrn Büchner liegt, von Jedem erkannt werden, der mit dem Eisenbahnbau nur einigermaßen bekannt ist.

Diese Thatsache soll nur als ein Beispiel hingestellt werden, deren ich noch mehrere anführen könnte, um zu zeigen, daß die Abfertigung jenes Artikels nicht mit der bloßen Schlußphrase der Erwiderung des Herrn Büchner geschehen ist und daß gegen die Bemerkungen in dem Aufsatze der Nr. 115 des Bremer Handelsblattes Herr Büchner Einwendungen schwerlich begründen kann, mag nun bei einem kleinen Bauwerke bei Eisenach oder Ettenhausen von $27_{,8}$ bezw. 48 Schachtruthen auch wirklich ausnahmsweise einmal 32 Thlr. pro Schachtruthe gerechnet sein.

Es muß demnach wohl das Mißtrauen gegen die Eisenacher Linie, sowohl hinsichtlich ihrer abnormen Horizontal- und Vertical-Projection, als auch bezüglich des Kostenpunktes bestehen bleiben und Herr Büchner dürfte dasselbe durch seine Mittheilung in diesem Blatte vom 13. vor. Mon. nur noch vermehrt haben.

Der jetzige Stand der Werra-Bahn-Angelegenheit ist in der That ein ganz eigenthümlicher, da dem Gange der seitherigen Verhandlungen nach, das Interesse der betheiligten Staaten dem Ehrgeiz einzelner Personen zum Opfer gebracht zu werden scheint. Wäre die Führung der Werrabahn nach Eisenach ein Bedürfniß oder Vortheil für die Thüringische Bahn, so hätte die Letztere sich gewiß zu Opfern verstanden. Nachdem aber die betheiligten Regierungen für die Ertheilung der Concession an die Thüringische Bahn gewonnen worden sind, nachdem alle Versuche, das nöthige Geld für den Bau der Bahn auf dem Wege der Actienzeichnung zu erlangen, gescheitert sind, werden die betreffenden Staatsregierungen jetzt gedrängt, eine Zinsgarantie zu übernehmen, welche denselben auf ewige Zeiten eine schwere Last aufbürdet.

Einer unhaltbaren Idee sollen Millionen zum Opfer gebracht werden, wogegen unter Verzichtleistung auf irgend einen Zuschuß Seitens der Regierungen die Kurfürst Friedrich Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft erbötig war, die Bahn auf alleiniges Risico, der natürlichen Richtung des Werrathals folgend, durch das Weimarische Oberland zu führen. Diesem Landestheile wäre alsdann für den Verlust des früheren Verkehrs zwischen Frankfurt und Leipzig einiger Ersatz zu Theil geworden, während derselbe, wenn die Bahn über Eisenach geführt wird, einer gänzlichen Verarmung entgegengeht.

Fragen wir nun schließlich, was durch die Führung der Werrabahn über Eisenach gewonnen wird, so wird Niemand im Stande sein, irgend einen Vortheil für den Einen oder den Anderen nachzuweisen, es müßte denn der einzelner Personen sein, welche sich seither bemüht haben zu beweisen, daß eine Bahn über hohe Berge in vielfachen Krümmungen mit unzähligen Bauwerken, hohen Dämmen und tiefen Einschnitten ebenso gut und fast ebenso wohlfeil sei, wie eine Bahn auf ebenem und äußerst günstigem Terrain.

Von den Gefahren, welche dem Unternehmen, den betheiligten Regierungen und den Actionairen drohen, will ich hier nur noch die eine anführen, daß wenn gegenwärtig auch die Bahn wirklich nach Eisenach geführt wird, jedenfalls eine Zeit kommt, wo die Herstellung eines so leichten, billigen und naturgemäßen Anschlusses wie in Gerstungen nicht verweigert werden kann, und wo die Actionaire der Bahn selbst darauf dringen und die Kosten dafür gern noch aufbringen werden, um nur den kostspieligen, gefährlichen und nicht rentablen Betrieb der Eisenacher Strecke zu beseitigen, in welchem Falle dann die Verzinsung der darauf verwendeten Millionen auf ewig ein unablösbares Onus bleibt. Zu dem wird die Werrabahn nach Eisenach eine Concurrenz zu bestehen haben, welche sie unabwendbar zu Grunde richtet. Die Führung der Werrabahn nach Eisenach soll ihre Bedeutung durch den Bau einer Bahn von Göttingen nach Gotha erhalten. Die Vorarbeilen der letzteren Bahn sind der Vollendung nahe, die Messungen haben aber nicht die günstigen Resultate geliefert, welche man erwartet hat, da Meilenlange Steigungen von 1:100 sowohl von Mühlhausen nach Kalmerode, wie von Heiligenstadt nach demselben Orte unvermeidlich sind, die Bahn meist in Curven fällt und einen sehr beschwerlichen und kostspieligen Betrieb in Aussicht stellt. Zu dem hat Hannover zwar einstweilen die Vorarbeiten gestattet, wird aber schwerlich den Bau zugeben, da ihm daran gelegen sein muß, den süddeutschen Verkehr möglichst auf der theueren Südbahn von

Cassel nach Göttingen zu conzentriren, während umgekehrt gerade diese 8 Meilen lange Strecke abgeschnitten würde. Durch die Einmündung der Werrabahn in Eisenach wird außerdem Kurhessen gezwungen, eine Bahn von Bebra über Fulda nach Gemünden herzustellen, weche dann zwischen Bamberg und den Nordseehäfen eine ebenso nahe Verbindung abgiebt, wie die Werrabahn. Baiern hat hierbei das größte Interesse, indem die Güter und Personen in dieser Richtung 14 Meilen länger auf der eigenen Bahn bleiben, als wenn dieselben schon in Lichtenfels oder Coburg auf eine andere Bahn übergehen. Die Interessen Baierns, Hannovers und Kurhessens fallen also hier ganz zusammen, und es kann nicht mehr bezweifelt werden, daß diese Bahn mit der Werrabahn gleichzeitig vollendet wird.

Wenn der Werrabahn aber der Hauptdurchgangs-Verkehr zwischen Nord- und Süddeutschland ganz oder auch nur theilweise entzogen wird, so läßt sich mit Sicherheit voraussehen, daß ihre Rentabilität mehr wie zweifelhaft sich darstellt. Kommen unnöthige Verschwendungen von Millionen dazu, welche auf ewige Zeiten verzinst werden müssen und gleichzeitig bei ihrer verkehrten Verwendung die Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten bedeutend vermehren, dann möchten doch wohl bei den betheiligten Regierungen wie bei den Kapitalisten die gerechtesten Bedenken erwachen, das Staats- und Privat-Eigenthum für ein solches Unternehmen auf das Spiel zu setzen.

Cassel, den 10. Februar 1854.

Wagner,
Bahn-Ingenieur der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

Bemerkung. Die Zahlen in diesem Aufsatze stützen sich nur auf die in den Acten gefundenen Mittheilungen über das frühere Project des Herrn Büchner. Eine Zeichnung von dem Eisenacher Project hat die Direction der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn niemals, selbst nicht auf Verwendung der Regierung zu Meiningen von der Direction der Thüringischen Bahn erhalten können, selbst die Anfertigung einer Copie durch einen dorthin zu sendenden Beamten wollte man nicht einmal gestatten, obgleich vorher Seitens der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn die auf ihre alleinigen Kosten entworfenen Risse und Profile des ganzen Werrabahn-Projects von Gerstungen bis Lichtenfels der Direction der Thüringischen Eisenbahn, auf das Bereitwilligste mitgetheilt worden waren. Ein Project, das man in solcher Weise geheim zu halten bemüht ist, um es der Kritik zu entziehen, muß an sich schon gerechtes Mißtrauen rege machen.

Die Panama-Eisenbahn.

Wir haben kürzlich auf das großartige Projekt eines Durchstichs der Landenge von Darien aufmerksam gemacht, der den größten Schiffen die Fahrt vom Atlantischen Meere nach dem Stillen und vice versa ermöglichen soll. Während dieses Projekt seiner Verwirklichung entgegensicht, nähert sich eine andere Arbeit, welche die Verbindung der beiden Meere bezweckt, rasch der Vollendung — die Panama-Eisenbahn. Die Direction und der erste Ingenieur der für den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn bestehenden Gesellschaft haben kürzlich einen Bericht veröffentlicht, dem wir die nachstehenden Thatsachen entnehmen.

Der Bau der Eisenbahn hat mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt und theilweise noch zu kämpfen: sehr bedeutende Terrainhindernisse stellten sich dem Bau entgegen; die Eisenbahn ist durch eine Gegend geführt, welcher alle Materialien zu der Herstellung eines solchen Werkes fehlten; selbst die Lebensmittel haben aus den Vereinigten Staaten dorthin geschafft werden müssen und vor Allem die erforderlichen Arbeiter, die durch das überaus tödtliche Klima stets massenhaft weggerafft worden sind. Die Ausdauer amerikanischer Kaufleute hat indeß alle Hindernisse glücklich zu überwinden gewußt.

Die Länge der Bahn von einem Ocean nach dem anderen beträgt 49 englische Meilen; von diesen sind ohngefähr 23 Meilen von Aspinwall nach Barbacoas am Chagres vollendet und seit Juli 1852 mit Locomotiven befahren worden. Besondere Schwierigkeiten bot die Ueberbrückung des Chagresflusses, sie sind jedoch beseitigt und die Bahn am 1. December 1853 bis Gorgona, 5½ Meilen von Barbacoas, dem Verkehr übergeben; bis Ende v. J. sollte die Strecke bis zum Obispo vollendet sein, so daß nur 18 Meilen übrig blieben. Von dem Obispo ist eine Zweigbahn nach Cruces gelegt. An der fehlenden Bahnstrecke wird, wie anderweitig berichtet wird, von beiden Enden aus eifrig gearbeitet; die Terrainschwierigkeiten sind zwar erheblich, doch hofft man die ganze Strecke zum 1. August d. J. (1854) mit Locomotiven befahren zu können.

Schon jetzt macht sich diese zu etwa zwei Drittel dem Verkehr übergebene Bahn für die Beförderung der Post und den Transport von Reisenden sehr nützlich; ist erst die ganze Bahnstrecke fertig, wird dies in erhöhtem Maße der Fall sein und auch für Waaren alsdann dieser rasche Weg benutzt werden. Schon jetzt haben sich mehrere Gesellschaften zur Benutzung dieser Route für den Verkehr mit der Westküste Südamerikas, den Sandwich-Inseln, Californien, China und Australien gebildet. Es bestehen drei amerikanische Gesellschaften, zwei von Newyork und eine von Neworleans, die regelmäßig zwischen diesen Städten und Aspinwall fahren. Fünf Linien vermitteln auf der Seite des Stillen Meeres den Verkehr mit Californien, Valparaiso und Australien. Außer der königlich großbritanischen Dampfschifflinie zwischen Southampton und Aspinwall via Westindien, sind drei verschiedene Linien zwischen Großbritanien und Aspinwall organisirt. Eine französische Gesellschaft ist unter den Auspicien der französischen Regierung zusammengetreten und läßt augenblicklich Dampfschiffe bauen, welche den Verkehr zwischen Frankreich und Aspinwall einerseits, Panama und Australien andererseits unterhalten sollen. Während solchergestalt Nordamerikaner, Engländer und Franzosen wetteifern, sich an dem stets steigenden Verkehr über den Isthmus von Panama zu betheiligen, hören wir nichs davon, daß die deutschen Handelsstädte nur daran denken, an den Vortheilen zu participiren, welche dieser kürzeste Verbindungsweg mit China und Australien bietet. An der Erkenntniß der Wichtigkeit und der Vortheile liegt es sicher nicht; wir glauben nicht zu irren, wenn wir den Grund in dem Mangel von Associationsgeist suchen, der vereinten Kräften möglich macht, was die des Einzelnen übersteigt.

Officielle Erlasse, den Handel, die Schifffahrt u. s. w. betr.

Rußland.

Ukas vom 28. Dec./9. Jan., betreffend die Emission von Creditbillets.

Zur Erleichterung der Umsätze in den Reichs-Creditanstalten hatte Unser Manifest vom 1. Juli 1841 die Emission von Creditbilleten für 30 Mill. Rubel mit der Weisung angeordnet, daß, bei jedesmaliger Auslassung derselben, die Verwahrungskassen und die Leihbank eine Summe in klingender Münze von nicht weniger als dem sechsten Theile der emittirten Billete bei Seite zu legen hätten. Von diesen Billeten für 30 Mill. Rubel verblieben, laut Unseres Manifestes vom 1. Juni 1843, 10 Mill. Rubel als Umsatzcapital der Creditanstalten, während 20 Mill. Rubel davon als Reservecapital abgezählt wurden und ihre Auslassung Unserm fernerweitigen Ermessen vorbehalten war. Später aber wurden, auf Grund Unseres, an den dirigirenden Senat gerichteten Ukases vom 9. März 1849, von jenem Reservecapital 10 Mill. Rubel in Creditbilleten, zur Verstärkung der Umsätze der St. Petersburger Verwahrungscasse und der Leihbank, ausgelassen Gegenwärtig, in Folge der bedeutenden Ausdehnung der Umsätze der Reichs-Creditanstalten während der letzten Jahre, haben wir es für gut erachtet, in Uebereinstimmung mit der im Reichsrath geprüften Vorstellung des Finanzministers, die Emission der im Reservecapital noch übrigen Creditbillete für 10 Mill. anzuordnen. Um aber die genannten Anstalten auch zukünftig mehr in den Stand zu setzen, ihre Operationen ohne Aufenthalt zu bewerkstelligen und weiter auszudehnen, soll wiederum ein Reservecapital für sie, auf den früheren Grundlagen, gebildet werden. Daher befehlen Wir: 1) Daß die übrig gebliebenen Billete für 10 Mill. Rubel, die laut Unseres Manifestes vom 1. Juni 1843 als Reservecapital der Creditanstalten abgezählt waren, an die Verwahrungscassen und die Leihbank übergeben und unter sie nach Maaßgabe des Bedarfs vertheilt werden. 2) Daß für die Reichs-Creditanstalten ein neues Reservecapital von 40 Mill. Rubel in Creditbilleten gebildet werde. 3) Daß die Emission der Creditbillete für dieses Capital nur im Falle wirklicher Nothwendigkeit, zur Verstärkung der Reichs-Creditanstalten, stattfinde, und zwar nach jedesmalig vom Finanzminister bei Uns dazu eingeholter Entscheidung. 4) Daß der, den emittirten Creditbillet-Summen entsprechende sechste Theil des Fonds in klingender Münze, aus den erwähnten Anstalten an die Expedition der Reichs-Creditbillete verabfolgt, und mit dem Umwechselungsfond, der sich daselbst concentrirt befindet, vereinigt werde. 5) Daß die Ergänzung dieses Fonds, im Fall der Nothwendigkeit, auf genauer Grundlage des §. XII des genannten Manifestes vom 1. Juni 1843 bewerkstelligt werde. Zur Erfüllung Solches hat der dirigirende Senat die gehörige Verfügung zu treffen. (B. H.)

Rechtsfälle.

Selbständiges Recht des Indossatars eines Connossements. Ausgebrochene Insolvenz des ursprünglichen Connossementsinhabers berechtigt den Schiffer nicht, einem Indossatar die Waare zu verweigern.

M. und Sohn in Amsterdam verkauften an P. in Bremen eine Partie Waaren. Dieselben wurden zu Schiff nach der Weser verladen und dem Käufer ein an Ordre lautendes Connossement übersandt. Als der Schiffer mit der Waare vor Bremerhaven anlangte, erfuhr er, daß P. mittlerweile insolvent geworden, und empfing zugleich einen Brief der Absender, worin ihn diese auf Grund der auch ihnen bekannt gewordenen Insolvenz des P. anwiesen, die Waare nicht an P. oder dessen Ordre auszuantworten, sondern ihrem Spediteur in Brake zu überliefern. Von Seiten P.'s war inzwischen das Connossement an H. und Sohn in Bremen indossirt, und zwar ohne Datirung des Indossaments. Da H. und Sohn die Waare nicht vom Schiffer erhielten, wurden sie gegen diesen am Bremer Handelsgerichte klagbar.

Der Beklagte berief sich auf die ihm gewordene Contre-Ordre und auf den Umstand, daß, wie er behauptete, P. zur Zeit der Indossirung des Connossements schon insolvent gewesen, oder doch ihm sowohl, als den Klägern, der unvermeidlich nahe Ausbruch der Insolvenz bekannt gewesen sei, daß daher in der Indossirung entweder eine an sich ungültige Handlung, oder doch eine aus dem Rechte des Absenders mit der Paulianischen Klage anzufechtende Deckung eines Gläubigers liege; zugleich ward wegen mangelnden Datums Ungültigkeit des Indossaments behauptet.

Das Handelsgericht verurtheilte jedoch den Schiffer der Klage gemäß, und zwar insbesondere aus dem Grunde, weil den Klägern als Indossataren des vom Beklagten an P. oder dessen Ordre gezeichneten Connossements

ein selbständiger und persönlicher Anspruch an Beklagten auf Ablieferung der Waare zustehe, wobei auf die nicht geschehene Datirung des Indossaments nichts ankomme, da einem allgemeinen Brauche zufolge selbst Blankoindossamente genügten.

Aus diesem persönlichen und unabhängigen Rechte des Indossatars folge, daß die Contreordre der Absender, als ein einseitiger, nicht weiter motivirter Widerruf, die Rechte dritter rechtlicher Besitzer nicht afficiren könne.

Auf die in der Indossirung der Connossements etwa liegende Deckung eines Gläubigers mit beiderseitigem Bewußtsein obschwebender Insolvenz könne sich aber der beklagte Schiffer deshalb nicht berufen, weil eine solche Disposition an sich rechtsbeständig und nur durch die Paulianische Klage anfechtbar sei, die Befugniß zu dieser Klage aber nach Bremischem Rechte nur den Vertretern der Debitmasse oder etwaigen Separatisten zustehe, zu welchen letzteren jedoch Beklagter nicht gehören würde, wenn er die Waaren an P. abgeliefert hätte.

Ebenso müsse die Berufung auf die Nichtigkeit der Indossirung, falls sie nach der Insolvenzerklärung und mithin nach Ertheilung des Veräußerungsverbotes an P. geschehen wäre, zurückgewiesen werden, weil diese Berufung nach Bremischem Rechte gleichfalls nur den Vertretern der Masse oder besonders benachtheiligten Gläubigern und Separatisten, nicht aber dem dabei sonst betheiligten Dritten zukomme.

Litteratur.

Bevölkerungswissenschaftliche Studien aus Belgien: Mit durchgehender vergleichender Erforschung der entsprechenden Verhältnisse in Oesterreich, Sachsen, Preußen, Frankreich, England, Holland und anderen Staaten. Von J. E. Horn. Erster Band. Leipzig, F. A. Brockhaus. 1854.

Herr Horn, dessen neueste Arbeit wir in dem vorstehend bezeichneten Buche anzuzeigen haben, ist einer von denen, welche die Ereignisse von 1848 bis 1850 in ihrer letzten Wendung gezwungen haben, ihrem Vaterlande Ungarn den Rücken zu kehren. Er folgte während der Revolutionsepoche den magyarischen Fahnen als Feldprediger. Aber in die Verbannung hinausgestoßen, hat er sich Arbeiten zugewendet, die beinahe mehr als alle andern in dem ausgesprochenen Bedürfniß der Gegenwart wurzeln. Er hat sich nach Brüssel begeben, um fortan mit ausschließlichem Eifer statistischen und volkswirthschaftlichen Forschungen obzuliegen, Forschungen, die ein Privatmann wohl nirgends besser als in dem „Musterlande der Statistik" Belgien anstellen kann. Auch sind ihm die reichen Schätze der dortigen Materialiensammlung ohne Mühe erschlossen worden. Was die litterarische Ausbeute dieser Forschungen betrifft, so schließt sie sich an die bekannten Schriften von Kuranda und Höfken in einer mehr wissenschaftlichen und strengeren Haltung verdienstlich an, und befördert gleich jenen bei uns die Kenntniß eines Landes, das weit über seinen Umfang und seine europäische Machtstellung hinaus für die große Entwickelung der Menschheit von Interesse ist. Auf das „statistische Gemälde des Königreichs Belgien", das im vorigen Jahr erschien und hohen Beifall erntete, sind die uns heute vorliegenden „Studien" über Erwarten rasch gefolgt.

Wir beschränken uns darauf, von diesem wichtigen Werke den Zusammenhang und die hauptsächlichsten Stücke des Inhalts an dieser Stelle kurz mitzutheilen. Selbst wenn wir zu einer eindringlichen Kritik der Ergebnisse und der angewendeten Art zu forschen Beruf verspürten, würde es uns nahezu unmöglich sein, auf dem hier vergönnten Raum unser Messer an alle verdächtigen und schadhaften Punkte dieses starken Bandes zu legen. Nicht daß solcher Punkte unverhältnißmäßig viele wären! Aber das Gebiet, auf welches der Forscher uns ihm zu folgen einladet, ist noch allzu dunkel oder doch nur erst von zweifelhaftem Licht erhellt, als daß auch die siegreichste Logik uns sogleich der langgehegten Scrupel und Zweifel entheben könnte. In der Bevölkerungswissenschaft sind fast alle einzelnen Abtheilungen noch von der Art, daß die Uebereinstimmung der Gelehrten erst ein wahres Minimum von Grundsätzen für immer befestigt hat, während für die ungleich stärkere Anzahl der übrigen, ihre Pfade völlig vereinzelt in die grenzenlose Weite des Stoffes auseinandergehen.

Die Forschungen unseres Verfassers sind in die bequeme Form von Briefen gebracht, womit bei einem so schwierigen, vielfach trockenen, und von Zahlen starrenden Gegenstand selbst der ernste Kenner des Fachs zufrieden sein wird. Die beiden ersten Briefe liefern eine Art Einleitung, die sich mit dem Wesen und der Geschichte der Bevölkerungswissenschaft, dann mit der besonderen Tauglichkeit der belgischen Statistik zu wissenschaftlicher Verarbeitung beschäftigen. In dem übersichtlichen Rückblick auf den bisherigen Anbau dieses fruchtbaren Feldes werden zwei Männer als die eigentlichen „Väter der Wissenschaft" ausgezeichnet, der Deutsche Süßmilch („Die göttliche Ordnung in den Veränderungen des menschlichen Geschlechts," Berlin 1740), und der Engländer Malthus (Essay on the principles of population, London, 1798), eine Zusammenstellung, gegen die wir weiter nichts einzuwenden haben, als daß der Spätere in der Zeit seinem Vorgänger im Range vorangestellt werden mußte. Herr Horn behandelt unsern Landsmann mit einer bisher nicht gewöhnlichen, für unsern patriotischen Stolz sehr schmeichelhaften Anerkennung. Wie sehr man aber auch geneigt sein mag, die Grundanschauung Süßmilch's der entgegenstehenden des Engländers vorzuziehen, so war doch Malthus der philosophische Kopf von beiden und behandelte mit der Ueberlegenheit des praktischen Denkers, was dem Kölner Propst und Consistorialrath noch wie ein Gemisch von Wunder und trivialen Beobachtungen vorkam.

Im dritten Brief ruft der Verfasser selbst sich das parlamentarische „Zur Sache" zu. Er betrachtet die Menge, die Stärke und die Dichtigkeit der belgischen Bevölkerung, unter beständiger Vergleichung mit den übrigen großen und civilisirten Nationen Europas. Es bedurfte freilich keiner tiefgehenden Untersuchung, um die bekannte Thatsache festzustellen, daß Belgien, Land gegen Land gerechnet, die stärkste Bevölkerung unter seinesgleichen habe. Hier wird nun aber auch die politische und sociale Lebensfähigkeit des jungen Gemeinwesens aus Zahlenreihen einleuchtend entwickelt. Zugleich stellt der Verfasser den beachtenswerthen Unterschied zwischen der Stärke und der Dichtigkeit einer Bevölkerung fest, der bisher wenig berücksichtigt wurde. Das Verhältniß der Stärke findet man, wenn man den Flächeninhalt, das der Dichtigkeit aber, wenn man die Zahl der Wohnorte in die Bevölkerungsmenge dividirt.

Der vierte, fünfte und sechste Brief verfolgen nun den Zustand der stärkeren oder schwächeren, dichteren oder dünneren Bevölkerung in die großen Abtheilungen, welche die einzelnen Provinzen, verschiedene Nationalitäten, der Unterschied von Stadt und Land wie von selbst darbieten. Natürlich entfaltet sich damit ein Detail, in das wir trotz mancher ungewöhnlichen Kürze hier nicht einzugehen vermögen. Wir begnügen uns mit der Erwähnung der interessanten Thatsache, die hier zuerst constatirt und dann weiterhin durch das ganze Buch bestätigt wird, daß die Vlämen die größere und ungünstiger gestellte Hälfte, die Wallonen die geringere, aber weit erfreulicher situirte Hälfte der belgischen Bevölkerung ausmachen.

Im siebenten und achten Briefe finden Behausung und Wohnlichkeit, sammt ihrem hohen, noch lange nicht genug gewürdigten Einfluß auf das Wohlergehen der Einwohner ihre Erörterung. Die Lücken der amtlichen Statistik Europas in diesem hervorragenden Punkt haben dem Verfasser nicht verstattet, so genau wie sonst die Zustände Belgiens mit denen ander Länder in Parallele zu stellen.

Der neunte Brief, der sich mit der Familie, als einem Element der Bevölkerungswissenschaft beschäftigt, gedenkt der merkwürdigen und wenig bekannten Erscheinung, daß das abgelegene und an geistiger Cultur nicht reiche Schweden, wie das Familienleben in ihm noch die höchste Blüthe entfaltet, so auch die statische Berücksichtigung der Familie am musterhaftesten ausgebildet hat.

Im zehnten Briefe wird die Trennung der Menschheit in ihre zwei Geschlechter geschildert. Ueberall auf europäischem Boden findet sich ein Ueberschuß der Weiber über die Männer, der lediglich aus dem Verhältniß der höchsten Altersstufen gewonnen wird. Allein in den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist es nachweisbar, von andern Ländern läßt es sich nach zuläßiger Wahrscheinlichkeitsrechnung mit Nächstem erwarten, daß das Verhältniß sich umdrehen oder doch in gleiche Linie einrücken werde. Der eilfte Brief behandelt das Alter, seine Stufen, seine volkswirthschaftliche Eintheilung in productive und unproductive Altersclassen, und im Allgemeinen die Gesundheitszustände, welche hier ihre Macht erproben. Im zwölften Brief, der das erste Buch abschließt, werden wir in die Einzelheiten des Civilstandes der Bevölkerung eingeführt. Dabei ist wieder die Klage zu hören, daß so viele sonst gut geleitete statistische Erhebungen noch immer diese oder jene Kategorie, z. B. die geschiedenen Ehen, die getrennt lebenden Personen, übersehen.

Das zweite Buch des ersten Bandes hat zum Inhalt die Fruchtbarkeit. Heirathen und Geburten sind daher der Stoff, den der Verfasser in ihm darlegt und vor unsern Augen zu seinen Schlüssen verarbeitet, eine Offenheit in der Vollständigkeit, die zu den seltensten Verdiensten seiner Fachgenossen gehört. Der dreizehnte Brief ist mit einem neugebildeten Wort, Heirathsfrequenz, überschrieben. Es wird mit ihm ganz verständlich die Häufigkeit oder Seltenheit der Heirathen im Verhältniß zu der Menge einer Bevölkerung, beziehungsweise zu der Menge der mannbaren oder heirathsfähigen Individuen ausgedrückt. Das absolute Heirathsalter, das relative Heirathsalter füllen die folgenden beiden Briefe. Was jenes sagen will, ist an sich deutlich; mit dem relativen Heirathsalter bezeichnet der Verfasser das Verhältniß zwischen den Jahren des Bräutigams und denen einer Braut, und nach dieser Seite hin sind es fast ganz neue und höchst werthvolle Untersuchungen, denen wir hier begegnen. Der sechszehnte Brief beschäftigt sich hauptsächlich mit der Zeit der Heirathen, wo sich dann die Bedeutung religiöser und socialer Einflüsse ergiebt, welche z. B. in Belgien die größte Menge der Hochzeiten auf die Monde Mai und April zusammendrängen, während in England der Herbst die hohe Zeit der Trauungen ist.

Vom siebenzehnten Brief an beginnen die Verhältnisse der Geburt sich darzustellen. Zunächst berichtigt der Verfasser einige veraltete Fehler in der bisher gültigen Methode der Schlußfolgerung, wobei er die Chefs der amtlichen Statistik in Preußen und Frankreich mit einer Schärfe zurechtweis't, welche die Zuverlässigkeit seiner eignen Grundsätze kaum völlig rechtfertigt. Abgesehen von dieser Anwendung sind sie freilich meistens so gewonnen und eingekleidet, daß man ihnen das Verdienst ihrer mühseligen Berechnung nicht schmälern mag. Hier treten nun auch Factoren in die Rechnung

ein, welche dem ganzen Verfahren sowohl wie seinen Resultaten ein erhöhtes Interesse beilegen. Der Einfluß der Hungerjahre 1846 und 1847, des Sturmjahres 1848 und des Cholerajahres 1849 auf Zahl und Art der Geburten findet volle Berücksichtigung. Weiter werden dann im achtzehnten Briefe die eheliche, im neunzehnten die uneheliche Fruchtbarkeit erörtert, wobei es an Streifzügen auf die nahen Gebiete der socialen Physiologie und der Gesetzgebung nicht fehlen kann. Der zwanzigste Brief vertheilt die „Schuldenlast“ der unehelichen Geburten, die Ziffer der ehelichen auf Stadt und Land. Man weiß schon, wer dabei schlechter wegkommt. In den beiden letzten Briefen endlich sammelt sich die Spannung des Lesers, verfolge er nun wissenschaftliche Zwecke oder die der bloßen Unterhaltung, mag sein Interesse physiologisch oder wirthschaftlich-statistisch sein, auf ihren Gipfel. Der eine dieser Briefe hat nämlich die Trennung aller Geburten nach Knaben und Mädchen zum Gegenstand, und liefert die anziehendsten Untersuchungen über die Ursachen der längst befestigten Erscheinung, daß rings um uns her alljährlich mehr Knaben als Mädchen das Licht der Welt erblicken. Wir nennen hier nur zwei Aussprüche des Verfassers, von denen der Leser auf die Bedeutung der übrigen schließen mag. Erstens, daß die Polygamie des Orientalen sich aus sich selbst immer neu ernährt; zweitens, daß es mit abendländischer Unsittlichkeit dasselbe ist. Denn nach der Meinung unseres Gewährsmanns werden allemal Knaben geboren, wo ein Ueberschuß der Kraft auf Seiten des Mannes ist, und umgekehrt. Die Mittelglieder des doppelten Schlusses finden sich leicht von selbst. Der letzte und zweiundzwanzigste Brief beschäftigt sich mit der Zeit von Empfängnissen und Geburten, woraus wir wenigstens die eine allgemein zutreffende Thatsache mittheilen wollen, daß der Frühling die gesegnete Zeit für die Fortpflanzung der Menschheit, wie für die jedes anderen irdischen Gewächses ist.

Wir hoffen, daß der zweite Band dem ersten bald nachfolgen und an wissenschaftlichem Werth nicht nachstehen wird. Wir würden aber vielleicht Bedenken tragen, die Lectüre eines so tiefforschenden, gründlichen, und gewissermaßen „schwerwandelnden“ Werks auch andern als ernsten, wissenschaftlich vorbereiteten Lesern zu empfehlen, wäre in ihm nicht eine sehr glückliche Vorkehrung zufällig angewandt. Es ist nämlich, so zu sagen, aus zwei verschiedenen Theilen erkennbar ineinandergewachsen, einem allgemeinen und jedem Laien bequemen, einem mehr in die Tiefe gehenden. Jener Theil wird von den Paragraphen gebildet, welche die Verhältnisse der Bevölkerung auf der umfassenden Grundlagen sämmtlichen vorhandenen Materials behandeln; während dieser andere in den allerdings nebenherlaufenden, aber leicht zu scheidenden Paragraphen besteht, die sich über das Land Belgien im Einzelnen verbreiten. Der Leser hat also nur nach Bedürfniß und Laune zu wählen, ob er sich an das Allgemeinste halten, oder auch in ein reiches Detail hinabsteigen will. Ohne daß der letztere Weg im geringsten der Anziehungskraft ermangelte, wird doch der erstere schon eine hinlängliche Belohnung der angewendeten Mühe enthalten.

Versicherungswesen.

Altersversorgungsanstalten für Lohnarbeiter.

In der preußischen 2. Kammer hat Friedrich Harkort in Verbindung mit mehreren andern Abgeordneten die Frage angeregt, ob es nicht zweckmäßig erscheine, Altersversorgungsanstalten für alle Lohnarbeiter einer Gemeinde unter Heranziehung der Arbeitgeber zu begründen. Aus den so eben gedruckten Motiven zu diesem Antrage heben wir Folgendes hervor:

Die socialen Fragen drängen mit wachsendem Ungestüm auf ihre Erledigung
hin, wie selbst aus den der Hohen Kammer vorliegenden Gesetz-Entwürfen und
Anträgen hervorgeht. Zu den Hauptbedürfnissen der Gegenwart gehört die Er-
richtung von Altersversorgungsanstalten, welche dem Arbeiter, bei abnehmenden
Kräften, eine Rente sichern, die hinreicht, um den Rest des Lebens ohne leibliche
Noth bis zum Grabe fristen zu können. In welcher Weise dieses Ziel am sichersten
zu erreichen sei, darüber sind die Ansichten sehr verschieden, allein darin stimmen
Alle überein: daß der Arbeiter selbst der Hauptversicherer sein und aus dem
Verdienst in guten Tagen die Prämie in Jahresraten zahlen müsse. Die Ge-
meinden sind bereits an manchen Orten mit dem Uebermaß der Armenunter-
stützungen belastet, und wenn dem augenscheinlichen Ruin ihrer Finanzen vorge-
beugt werden soll, so muß eine Aenderung der bestehenden Verhältnisse, die
einem Theile genügen, herbeigeführt werden. Unter einer Bevölkerung von $16^1/_2$
Millionen Preußen befinden sich fast 600,000 Almosenempfänger (d. h. 1 in 27)
und die durchschnittliche, unzureichende Unterstützung beträgt 7 Thlr. pr. Kopf,
wovon 60 pCt. allein auf die Gemeindekassen fallen.

Viele Gemeinden haben sich durch Einführung eines Einzugsgeldes zu schützen
gesucht, allein die jetzige Art der Erhebung ist: 1) eine Ungerechtigkeit gegen die
ärmeren, arbeitenden Klassen, und 2) eine Unbilligkeit gegen die wenig bemittelten
Gemeinden, welche kein Einzugsgeld fordern können.

Der Arbeitgeber, welcher die Kräfte des Arbeiters abnutzt, trägt keinen
Pfennig zu dessen Unterstützung in alten Tagen bei, sogar dem Zuschuß zur
Krankenkasse entzieht er sich, da jener außerhalb der Gemeinde wohnt.

Folgende Wege zur Abhülfe wurden bis jetzt vorgeschlagen oder ausgeführt:

1) Die Belgische Regierung nahm die Sache von Staatswegen in die Hand.
Das Gesetz vom 22. Juni 1850 schuf eine allgemeine Rentenbank für die Ar-
beiter des Königreichs Der Eintritt ist freiwillig; der Staat verwaltet das
Institut, und seine Steuereinnehmer ziehen die Beiträge ein, und zahlen die Pen-
sionen aus.

Der Erfolg war nicht der gewünschte, da der Eintritt vom freien Willen
des Arbeiters abhängt und die Jahresbeiträge zu hoch erscheinen. Diese Pen-
sionskasse besteht bereits fast 3 Jahre, und dennoch zählte sie beim Schluß 1853
nur 1,172 Versicherte, mit einem Kapital von 260,000 Frs., womit 75,000 Frs.
Renten erworben worden sind. Unter den Versicherten befinden sich: 793 Arbei-
ter, 96 Arbeiterinnen, 46 männliche Dienstboten, 53 weibliche Dienstboten.

Der Durchschnitt der erworbenen Renten beträgt 65 Frs., hier finden wir
abermals den Beweis: daß die wohlthätigsten Anstalten, auf Freiwilligkeit be-
gründet, nur langsam fortschreiten im Volke.

2) Der Centralverein zum Wohl der arbeitenden Klasse machte 1849 Vor-
schläge zur Begründung einer ähnlichen Anstalt für Preußen; allein die Staats-
behörde war nicht gesonnen, irgend eine Garantie zu übernehmen.

Die Hauptgrundsätze des Plans sind: Freiwilligkeit des Eintritts; Capital-
zahlungen zur Erwerbung von Renten bis zum Belauf von höchstens 240 Thlr.;
Renten können rechtsgültig nicht abgetreten, weder verpfändet noch mit Be-
schlag belegt werden; als Controle soll eine Sterbekasse damit verbunden sein;
Fundament der Berechnung bilden: die Mortalitätsverhältnisse Berlins und
Zinsfuß von 4 pCt.

Gegen diesen Plan sprechen dieselben Gründe, welche der belgischen Anstalt
Vorwurf gemacht werden. Außerdem erscheint die Anwendung allgemeiner
Grundsätze für die ganze Monarchie unstatthaft, indem die Sterblichkeitsverhält-
nisse der verschiedenen Provinzen zu sehr abweichen.

Die zu Grunde gelegte Tabelle lehrt, daß die Einlagen günstig für die Ju-
gend, nach dem 35. Jahre zu sehr anschwellen, und leicht die Kräfte eines Fa-
milienvaters übersteigen. Der Verdienst eines Arbeiters erreicht sehr bald das
Maximum und deshalb sollten die jährlichen Beiträge stets gleichförmig sein.
In diesem Falle reichen allerdings die Einlagen des Arbeiters nicht hin und
gleichwie bei den bereits bestehenden Knappschaftskassen muß ein angemessener
Zuschuß von Seiten der Arbeitgeber erfolgen.

3) Der durch den Herrn Minister des Handels und der Gewerbe eingereichte
Gesetzentwurf über die Vereinigung der Knappschaftskassen geht von diesem Prin-
zipe aus.

Den exclusiven Bestimmungen nach kann dieses Gesetz nie allgemeine An-
wendung finden, allein die Motive, welche für die Verpflichtung zum Beitritt
reden, nehmen wir auch für unsern Antrag in Anspruch.

So wohlthätig dieses Institut auch in seinem Kreise wirkt, so darf doch
nicht vergessen werden, daß dadurch nur für $1^9/_{10}$ pCt. der Gesammtbevölkerung
gesorgt wird.

4) Der Gesetzentwurf, betreffend die gewerblichen Unterstützungskassen
umfaßt ebenfalls nur gewisse Kategorien von Arbeitern, deren genaue Sonde-
rung schwer fallen wird. Die Zahl der Fabrikarbeiter in Preußen belauft
sich nur auf 500,000 oder 3 pCt. der Bevölkerung, während die verschie-
denen Gewerbe 4 Millionen aufzuweisen haben. Der Zwang soll durch die Re-
gierungen nach Ermessen ausgesprochen werden. Ueber die Art der Constituirung
und Verwaltung der Alterversorgungsanstalten verlautet nichts in dieser Novelle.

5) Dem Kreise Iserlohn gebührt die Ehre, zuerst mit einem umfassenden
Plane, auf ähnlichen Grundsätzen beruhend, hervorgetreten zu sein.

Die im Statut aufgestellten Prinzipien sind folgende: Der Beitritt ist ge-
boten; die Fabrikbesitzer sind verpflichtet, zu den Einlagen der Arbeiter 10 pCt.
ihrerseits zuzuschießen; der Normalsatz der Jahresrente, nach zurückgelegtem
54. Lebensjahre ist 50 Thlr.; der Arbeiter, welcher vom 16. bis zum 54. Jahre
wöchentlich 1 Sgr. anlegte, würde 67 Rthlr. 28 Sgr. als Kapital, ohne Zinsen,
für die Erwerbung dieser Rente gezahlt haben; Beschlagnahme kann nicht er-
folgen. Die Association umfaßt den ganzen Kreis; die Verwaltung des In-
stituts geschieht durch Delegirte der Arbeitgeber und Arbeitnehmer; für Mitglie-
der, die vor dem 54. Jahre invalide werden, wird durch halbe Pension gesorgt;
verläßt der Arbeiter den Kreis, so wird ihm die halbe Einlage, ohne Zinsen,
zurückerstattet und scheidet derselbe aus dem Verbande.

Der Kreis Iserlohn umfaßt eine Industrie, welche vielleicht 10,000 Arbeiter
beschäftigt, und haben sich die Arbeitgeber zu einem Zuschusse von 10 pCt.
bereit erklart, warme umsichtige Beförderer der guten Sache sind in allen
Theilen desselben vorhanden. — —

Von einem allgemeinen Gesichtspunkte ausgehend, lassen sich gegen das
System der Rentenbanken folgende Einwendungen machen: 1) Ist die Verwal-
tung schwierig und kostspielig; 2) die Wahrscheinlichkeitsberechnung, der Ver-
schiedenheit der Berufsarten und Mortalität wegen, eine sehr unsichere; 3) wird
die Prämie auf einen Kopf gesetzt, bei dessen Absterben die Familie hilflos zu-
rückbleibt, oder wenigstens das eingezahlte Kapital verloren geht; 4) ist der
Austritt aus kleineren Verbänden, ohne Brücke zum Uebergange in andere und
entferntere; 5) sind diese Institute nicht innig mit dem Gemeindewesen verbunden.

Wir sind der Ansicht: daß den Gemeinden die Pflicht obliegt, nicht allein
für einzelne Kategorien der Arbeiter, sondern für alle gleiche Sorge zu tragen,
und deren Energie zu wecken, um die eigne Zukunft sicher zu stellen, und
schlagen folgende Organisation der allgemeinen Alterversorgungs-Anstalten vor:

Nicht in den Handen des Staats, sondern in denen der Gemeinden, welche
fähig sind, alle ihre Glieder täglich zu überwachen, wird ein solches Institut
gedeihen.

Die Gemeinde (oder Kreis) begründe die Anstalt, ihr fällt die Armenunter-
stützung anheim, und sie muß auch das Recht besitzen, zur Sicherstellung über-
triebener Ansprüche an die Gemeinde-Kasse von Arbeitgebern und Arbeitnehmern
die Bildung eines Reservefonds als Pflicht fordern zu dürfen. Die Erfahrung
lehrte längst, daß ohne Zwang selbst die Kranken-Kassen der Fabriken nicht
ins Leben gerufen werden konnten, indem die Sorglosigkeit der Arbeiter, die zu

häufig aus der Hand in den Mund leben, eine Berechnung und Beachtung der Bedürfnisse der Zukunft und des Alters nicht zuläßt.

Auf die Großmuth der Arbeitgeber, welche die Kräfte des Arbeiters abnutzen, ist ebenfalls kein dauerndes Institut zu begründen.

Die Anstalt muß nicht allein die Minorität der Fabrikarbeiter, sondern sämmtliche unselbstständige Arbeitnehmer, welche in der Gemeinde domizilirt sind, umfassen.

Die Höhe der Beiträge bleibt nach den Lokalverhältnissen zu bestimmen, jedoch dürfen sie für den Arbeitnehmer nicht über $^1/_{20}$ des Lohnes und für den Arbeitgeber nicht über $^1/_{40}$ desselben hinausgehen.

Anstatt der Rentenbanken mit komplizirten Berechnungen, lehnen wir uns dem bestehenden Systeme der Sparkassen an. So werden unnütze Kosten vermieden; die Kapitalien häufen sich nicht an einzelnen Punkten an, sondern laufen fruchtbar um, in den engeren Kreisen, denen sie entsprossen sind.

Stirbt der Arbeiter vor seinem 54. Jahre, so fällt das gesammelte Kapital an seine Erben zurück. Im überlebenden Falle tritt derselbe in den Genuß der Zinsen, und außerdem steht es ihm frei, unter Beirath des Vorstandes, mit irgend einem Mitgliede der Familie, oder Gemeinde, ein Uebereinkommen auf lebenslängliche Verpflegung abzuschließen. Bei dem hohen Werthe, welches ein kleines Kapital bei den unteren Klassen hat, wird ein solcher Vertrag stets weit vortheilhafter ausfallen, als wie mit einer Rentenbank.

Die einfache Form eines Kontos bei der Sparkasse genügte auch, um, ohne Weitläufigkeiten dem auswandernden Arbeiter sein Guthaben bei der andern Gemeinde überschreiben zu lassen.

Unter den bisher versuchten oder vorgeschlagenen Systemen erscheint das unsrige als das einfachste und allgemein leicht ausführbare, indem es mit der Sparkasse zusammen fällt, einzig die Altersversorgung im Auge hat, und die Krankenkasse mit ihrer komplizirteren Verwaltung für sich bestehen läßt.

Allerdings trifft auch unsern Plan der Vorwurf des Zwanges. Allein wir sagen: ist nicht das englische Armengesetz ein Zwang, und ebenso unser Beitrag zu Gemeindebedürfnissen? Oder Schul- und Impfzwang?

Indem wir dem Arbeiter die Pflicht auferlegen, für seine Zukunft zu sorgen, gewähren wir ihm die Freiheit des Domizils, um seine Arbeit dort verwerthen zu können, wo solche den höchsten Lohn erhält.

Dieser Umstand ist so wichtig, daß selbst die jüngste englische Thronrede denselben dem Parlamente zur ernsten Erwägung anempfohlen hat.

Es läßt sich nicht leugnen, daß durch die Arbeiter-Unterstützungskassen die Produktionskosten vermehrt werden, und auf die Konsumenten zurückfallen. Um so mehr ist es Pflicht, nicht einzelne Kategorien zu begünstigen, sondern Allen mit gleichem Maße zu messen.

Riunione Adriatica.

Aus dem Berichte, den die Direction der Versicherungskammer Riunione adriatica di sicurtà in der Generalversammlung am 29. December v. J. an die Actionaire erstattet hat, ersehen wir zuvörderst, daß die ungemein große Thätigkeit, welche diese bedeutende Anstalt in den letzten Jahren entwickelt hatte, in steter Zunahme begriffen ist, und zu neuen glänzenden Ergebnissen geführt hat. — Das versicherte Capital erreichte im verflossenen Jahre beinahe 380,000,000 fl. und der Betrag der darauf ausgeschriebenen Prämien 1,900,000 fl. oder über 200,000 fl. mehr als im Vorjahre. — Die Anstalt hatte an 2,959 verschiedene Parteien einen Schadenersatz von mehr als 1,200,000 fl. geleistet (gegen 889,000 fl. im J. 1852.) Ueberhaupt hat die „Riunione“ seit ihrer Errichtung beinahe 9½ Millionen Gulden für Schäden bezahlt, eine Thatsache, welche zu sehr die aus den Versicherungen erwachsenden Wohlthaten beurkundet, als daß es nicht ein Jeder als wahre Pflicht erachten sollte, sich an denselben zu betheiligen und sich die Beruhigung zu verschaffen, welche die Assecuranzen in ihren verschiedenen Verzweigungen gewähren, um so mehr, wenn es bei Anstalten geschehen kann, welche alle Sicherheit darbieten und das größte Vertrauen verdienen. Welche Bürgschaft die „Riunione“ gewährt, geht schon daraus hervor, daß die jährlichen Prämien bei einem Stammcapital von 2,000,000 und einem Reservefond von 1,800,000 fl. gegen 2 Millionen erreichen. Es ist uns schließlich angenehm, zu erwähnen, daß die Riunione nun auch die Bewilligung zur Ausübung der Lebensversicherung erhalten hat und diesen Geschäftszweig, welcher einen so segensreichen Einfluß auf das Familien- und Volkswohl übt, nächstens in Wirksamkeit treten lassen wird. (Tr. Ztg.)

Stuttgart. Das letzte Jahresergebniß der Hagelversicherungsgesellschaft ist ein sehr unerfreuliches. Es läßt uns erkennen, wie groß der Umfang des im abgelaufenen Jahre in unserm Lande durch Hagelschlag angerichteten Schadens ist. Der eingeschätzte, bei der Anstalt versicherte Schaden beläuft sich auf nicht weniger als 1,267,988 fl., und doch hat sich ergeben, daß nur etwa der dritte Theil der vom Hagel Betroffenen versichert war, so daß der angerichtete Gesammtschaden sich auf etwa 4 Mill. beläuft. Leider war die Theilnahme an der Versicherungsanstalt dem angerichteten Schaden keineswegs entsprechend, indem nur 84,450 fl. zur Vergütung der Schäden verfügbar sind, also nur 6½ Proc., ein so trauriges Ergebniß, wie es bis jetzt noch nie vorhanden war, und welches befürchten läßt, daß es auf die fernere Betheiligung an der Anstalt nicht ohne nachtheiligen Einfluß bleiben werde. Das „Würtemb. polit. Wochenblatt“ sucht daher gleichfalls nach Mitteln, wie der Anstalt wieder aufzuhelfen wäre, und meint, daß die Ausdehnung derselben auf einen größern Wirkungskreis allein zu helfen vermöchte, und da zeige es sich, daß die Anstalt in Baden sich aufgelöst habe, und die in Bayern ihrer Auflösung nahe sei. Es sollte daher versucht werden, die Wirksamkeit der Anstalt auch auf die beiden Nachbarländer zu erstrecken. (A. A. Z.)

Anzeigen.

Nachricht für Seefahrer.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic-Office vom 31. Decbr. v. J. hat die königlich Spanische Regierung angezeigt, daß am 20. Februar auf dem Cap Corrobedo in Galicien an der Nordwestküste Spaniens ein festes Feuer brennen wird. Dasselbe wird auf 42° 34' 38" N. Breite und 9° 4' 32" W. Länge von Greenwich liegen und, da es sich 102 Fuß über dem Meeresspiegel befindet, vom Deck eines Schiffes mittler Größe 15 Seemeilen weit sichtbar sein.

Vorstehende vom Senate mitgetheilte Bekanntmachung wird hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht.
Bremen, den 7. Februar 1854.

Die Handelskammer.

Bekanntmachung.

Vom Senate ist der Handelskammer eine Verfügung des Präsidenten der Republik Mexico vom 11. October mitgetheilt, derzufolge alle einen mexikanischen Hafen in Ballast einlaufenden Schiffe, sofern sie Blauholz ꝛc. laden wollen, zuvor einen dem fremden Handel geöffneten Hafen besuchen müssen, um zollamtlich behandelt zu werden. In allen Fällen muß der Capitain im mexikanischen Hafen, selbst wenn das Schiff in Ballast ankömmt, das Manifest vorzeigen, und werden Uebertretungen gegenwärtiger Verfügung streng bestraft.
Bremen, den 9. Februar 1854.

Die Handelskammer.

Bekanntmachung.

Der Handelskammer sind Instructionen für Capitaine und Steuerleute in Betreff der Stauung gemischter Ladungen mitgetheilt, welche von Lloyds geprüft und empfohlen sind und zur Einsicht an der Canzlei im Hause Schütting bereit liegen.
Bremen, den 10. Februar 1854.

Die Handelskammer.

Bekanntmachung.

Nach Mittheilung des Senats hat das Hydrographic Office unterm 25. Januar d. J. angezeigt, daß auf Giovanni Rock, nahe bei Rovigno im Adriatischen Meere, auf 45° 2' 32" N. Breite und 13° 37' 6" O. Länge von Greenwich, ein Leuchtthurm in Bau begriffen ist. Derselbe soll vom 1. August d. J. an ein Drehfeuer der Art zeigen, daß auf jeden hellen ein rother Blink folgt und wird dasselbe, bei einer Höhe über dem Meeresspiegel von 73 Fuß, 5 geographische Meilen weit sichtbar sein.
Bremen, den 10. Februar 1854.

Die Handelskammer.

Bekanntmachung.

Das **Post-Dampfschiff Washington** wird
am 24. Februar c.
von **Bremerhaven nach Newyork** abgehen, und findet die Annahme der, mit demselben zu versendenden Briefe und Zeitungen **nach den Vereinigten Staaten von Amerika und nach Californien**
bis Donnerstag, dem 23. Februar c.,
Abends 7 Uhr,
auf dem unterzeichneten Stadt-Post-Amte statt.
Bremen, den 15. Februar 1854.

Stadt-Post-Amt.

Amerikanische Schuhpflöcke

bei ganzen Fässern und angebrochen sind in sortirten Nummern und zu den billigsten Preisen am Lager bei

J. G. Schlöndorff,
Faulenstraße Nr. 1.

Soeben erschien und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Die Wirkungen der Creditpapiere
in Bezug auf die
Vermehrung der Banken
in Deutschland.

Von Dr. **H. Bodemer.** Preis: 16 Ngr.
Heinrich Hübner in Leipzig,
Königsstraße Nr. 2.

In allen Buchhandlungen ist zu haben:

Friedrich Bastiat's Schriften.

Enthält:
1. Was man sieht und was man nicht sieht, oder die politische Oeconomie in Einer Lection;
2. Frieden und Freiheit oder das Budget;
3. der Krieg gegen die Lehrstücke der politischen Oeconomie.

Uebersetzt von Dr. C. J. Bergius. Preis 15 Ngr.
Heinrich Hübner in Leipzig.

Stahlfedern!

Hinks, Wells & Co. patentirte best metallic Pens in 6 Nummern zu 12, 14, 18, 21 und 24 Grote pr. Gross von 144 Stück empfehle ich bestens.
J. G. Schlöndorff,
Faulenstraße Nr. 2.

Bei F. A. Reichel in Bautzen ist erschienen:

Vollständiges Lehrbuch der Buchhaltungskunde
in ihren verschiedenen Methoden.

Von C. D. Forst, Lehrer der Handelswissenschaften. Preis 1½ Thlr.
Vorstehendes Werk ist von allen bisher erschienenen das beste, billigste und gründlichste und kostete früher 2⅓ Thlr.

Lehrbuch der Rechenkunst
für Kaufleute, Lehrer, Commis, Eleven ꝛc.

Von C. D. Forst, Lehrer der Handelswissenschaften. Preis 1 Thlr.
Es giebt kein so practisches und billiges Handbuch für Geschäftsleute wie dieses, da Alles, was zum Rechnungsfache des Handels gehört, hier in Beispielen ꝛc. abgehandelt wird.

Geschäftsschlüssel für Kaufleute
oder die Münzen, Maaße und Gewichte
aller europ. und außereurop. Länder nach den neuesten gesetzlichen Bestimmungen gegen und zu einander.

Von L. Forst, Lehrer der Handelswissensch. Preis 6 Sgr.

Männerspiegel oder Schönheitspflege
gegen die Verhaltungen des männlichen Körpers, zur sichern Heilung Flechten, Mäler, Sommersprossen, Frostbeulen, üblen Geruchs ꝛc., und Schönheitsmittel. Preis 10 Sgr.

Mannzierde oder Nutzen des Bartes
nebst Angabe eines Mittels, um einen üppigen Bart- oder Haarwuchs zu erzielen, selbst wo er gänzlich mangelt. Preis 5 Sgr.

Fünf General-Mittel
gegen Hämorrhoiden, Abmagerung, Fettwerden, üblen Mundgeruchs, Harnbeschwerden, ergraute Haare ꝛc. Preis 15 Sgr.

Mann und Frau, oder das Menschengeschlecht.
Eine belehrende Schrift über Liebe, Ehe, Zeugung, Geburt und sämmtliche Ehegeheimnisse ꝛc. Von Dr. Ehrenstein. Preis 15 Ngr.

Der Mensch im Geschlechtsleben.
Wichtige Enthüllungen über den Bau des Menschen in allen Theilen, sowie über Geschlechtsleiden, Zeugung, Geburt und die Geschlechtsgeheimnisse ꝛc.
Von Dr. Steinbach. Preis 1 Thlr.

Enthüllungen der räthselhaften
Unterleibs-Krankheiten
oder sichere Heilung der Hämorrhoiden, Gicht, nebst Mitteln dagegen von Dr. M. Stahl, K. Med.-Rath ꝛc. Preis 1 Thlr.

Beim Unterzeichneten erschien:

Statistische Tafel aller Länder der Erde
von
Otto Hübner.

Enthält: Größe, Regierungsform, Staatsoberhaupt, Bevölkerung, Ausgaben, Schulden, Papiergeld- und Banknotenumlauf, Stehendes Heer, Kriegs- und Handelsflotte, Ein- und Ausfuhr, Zolleinnahmen, Haupterzeugnisse, Münze und deren Silberwerth, Gewicht, Ellenmaaß, Hohlmaaß für Wein und Getreide, Eisenbahnen, Telegraphen, Hauptstädte und die wichtigsten Orte aller Länder der Erde.
Dritte verbesserte und vermehrte Auflage. Preis 4 Ngr.

In demselben Verlage erschien ferner:
Hübner, O., Statistical survey of all nations. 10 Ngr.
— **Zolltarife aller Länder der Erde.** 3 Thlr.
Ellis, William, Elementar-Grundsätze der Volkswirthschaft, mit einer Vorrede von Barthelemy Saint Hilaire. 18 Ngr.
Die Irrthümer des Schutzsystems, von O. Hübner. 15 Ngr.
Die Goldwäscher zu Grenzdorf. Populäre Darstellung des Freihandelsprincips. 15 Ngr.
Die Eisenzölle. 5 Ngr. — **Die Sprache der Schlagbäume.** 2½ Ngr.
Vom Gelde. 5 Ngr — **Der unterrichtete Zeitungsleser.** (Fremdwörterbuch). 12 Ngr.

Heinrich Hübner in Leipzig.

☞ **Zu verkaufen. Malaga-Weintrauben** bei Fässern und einzelnen Eden, **Catichos-** und **Desert-Rosinen, Datteln, Krackmandeln, Chinois,** trocknen und sehr hellen zarten **cand. ostindischen Ingber,** schöne **Succade** und **Orange-Schaalen, Hamburger Boltjes, Brustbonbons, Chocolat des Dames, Chocolade praliné** und **Nougat,** feine **Tondars-Früchte** und alle Sorten **englischer Fruchtbonbons.**
Diedr. Tegeler.

Herausgegeben unter Verantwortlichkeit von C. Schünemann's Verlagshandlung.

Druck von C. Schünemann.